



Organización de Aviación Civil Internacional
OFICINA PARA NORTEAMÉRICA, CENTROAMÉRICA Y CARIBE

CAR/SAR NE/05

23/03/05

Reunión/Taller CAR de Búsqueda y Salvamento (SAR)
Santo Domingo, República Dominicana, 28 de marzo al 01 de abril de 2005

Cuestión 1

del Orden del día: **Perspectiva Global y Regional de los Servicios SAR**
1.3 Plan Regional SAR para la Región CAR.

PROYECTO DE PLAN REGIONAL SAR PARA LA REGIÓN CAR

(Presentada por República Dominicana)

Resumen

En esta nota de estudio presenta un proyecto de Plan Regional SAR para la Región SAR.

1. Introducción

1.1 El **Apéndice A** a esta nota de estudio presenta para revisión de la Reunión un proyecto de Plan Regional de Búsqueda y Salvamento para la Región CAR.

1.2 El **Apéndice B** presenta una propuesta del Comité Coordinador SAR para los Estados/Territorios del área del Caribe Central a título informativo.

2. Acción sugerida

2.1 Se invita a la Reunión a:

- a) leer el contenido de los Apéndices a esta Nota de Estudio; y
- b) sugerir modificaciones y/u otras acciones apropiadas para presentarlas a la reunión NACC/DCA/2.

APÉNDICE A

PROYECTO PLAN SAR CAR

ÍNDICE

CAPÍTULO	PÁGINA
1	PRINCIPIO GLOBAL SAR.....
2	OBJETIVOS.....
3	MARCO GENERAL.....
4	PLAN DE ACCION DEL COMITÉ.....
5	PLANEAMIENTO.....
6	AUTORIZACION DE LOS ESTADOS INVOLUCRADOS.....
7	FINANCIACION.....
8	ASPECTOS INTERNACIONALES.....
9	TERMINOS Y DEFINICIONES
10	VIGENCIA, ENMIENDA O TERMINACION.....
	REFERENCIAS.....

PLAN AERONAUTICO Y MARITIMO PARA LA COORDINACION DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO EN EL CARIBE

CAPÍTULO I

1. PRINCIPIO GLOBAL SAR

1.1 El objetivo de la OACI y de la OMI es crear un sistema mundial eficaz que, cuando sea necesario, permita prestar servicios SAR a las personas que viajen en avión o en barco. Para ello, se deben considerar las iniciativas nacionales SAR como parte integrante de un sistema SAR mundial que afectará el enfoque general que adopte un Estado para establecer, prestar y mejorar los servicios SAR.

1.2 En muchas partes del mundo, el método más rápido, eficaz y práctico para alcanzar este objetivo es crear sistemas regionales asociados a cada zona oceánica o continente. Esto difiere del enfoque que se adopta cuando cada Estado establece independientemente un sistema SAR autónomo completo con unas áreas geográficas de responsabilidad que son aceptables para los Estados vecinos, constituyendo el conjunto de todos ellos el sistema mundial. Sin embargo, el enfoque regional exige que los Estados asociados a un área oceánica o terrestre colaboren y cooperen para elaborar y organizar el sistema regional.

1.3 La visión global para el servicio SAR está basada en las obligaciones humanitarias tradicionales y se inspira en el derecho internacional. Las situaciones de peligro pueden producirse en cualquier lugar y en cualquier momento. Una aeronave puede sufrir una emergencia durante un vuelo de larga distancia; igualmente, una persona que se encuentre en peligro en el mar puede derivar a una distancia considerable. En ambos sucesos, la localización de este caso de emergencia puede suponer tener que atravesar una o más SRR. El alcance regional elimina la necesidad para cada Estado de proporcionar servicios SAR para sus propios ciudadanos en dondequiera que viajen en el mundo. A diferencia de esto, el mundo está dividido en SSR, cada uno con servicios SAR relacionados que asisten a cualquiera en peligro dentro del SRR sin importar su nacionalidad o circunstancias.

1.4 El establecimiento de un sistema SAR mundial tiene por objeto que todas las personas que se encuentran en peligro puedan ser asistidas sea cual fuere de su nacionalidad o circunstancias y donde quiera que se encuentren. El Anexo 12 del Convenio de la Organización de Aviación Civil Internacional sobre *Búsqueda y Salvamento*, y el *Convenio internacional de la OMI sobre búsqueda y salvamento marítimos* constituyen los principales documentos para establecer las prescripciones del servicio SAR.

1.5 Las disposiciones estatales para los servicios SAR deberían considerarse como parte de un sistema de seguridad mundial. A tal fin, los Estados que se ocupan de una extensión terrestre o una zona oceánica deberían cooperar para utilizar todos los recursos disponibles y ayudar a las personas en peligro.

1.6 Los sistemas SAR se pueden instituir a nivel regional, nacional o ambos. En cualquier caso, el proceso de su implantación requiere que se establezcan una o varias SRR, junto con la capacidad de recibir alertas y de coordinar y prestar servicios SAR en cada SRR a través de un RCC. Cada SRR necesita un RCC, pero cada Estado no tiene necesariamente que establecer una SRR si hay un RCC que puede recibir el apoyo de varios Estados y prestar servicio a todos ellos. Esto resulta especialmente cierto en las áreas oceánicas.

1.7 El enfoque regional permite reducir los costos y mejorar la distribución de las fases de socorro, la cobertura y los servicios. Por ejemplo, es mucho menos complejo llevar a cabo las operaciones y resulta más económico y eficaz, ya que los Estados de una región comparten la utilización de los medios de comunicación terrestres y satelital de largo alcance, prestándoles apoyo, así como de las bases de datos de

registro para comunicaciones que facilitan información a los servicios SAR. Los Estados pueden ayudarse a veces mutuamente con las SRU, reduciendo así el número de unidades necesarias para obtener una cobertura y disponibilidad adecuadas. También pueden compartir la formación y otros tipos de recursos, lo cual resulta beneficioso para todos ellos.

1.8 El establecimiento de sistemas SAR nacionales o regionales está basado generalmente en la elaboración de planes, acuerdos, etc., nacionales o regionales multilaterales que se ajustan a los deseos y las necesidades de los Estados interesados. En tales documentos se puede considerar el establecimiento de RCC, medidas aplicables cuando no se designen RSR, etc., aunque, por lo general, lo que se especifica es:

- la utilización eficaz de todos los recursos disponibles para las operaciones SAR;
- la delimitación de las RSR; .
- una descripción de las relaciones entre las partes;
- la creación de procedimientos de planificación adicional y de coordinación de las misiones; y consideraciones sobre cómo implantar y apoyar convenios, planes, acuerdos, etc., a un nivel más elevado.

Los requisitos básicos para instituir un sistema SAR eficaz son:

- establecimiento de un marco jurídico para el servicio o los servicios SAR;
- medidas para utilizar los recursos disponibles y proveer otros cuando sea necesario;
- designación de las zonas geográficas de responsabilidad de los RCC y RSC asociados;
- dotación, formación y otros recursos de personal que permitan gestionar y mantener en funcionamiento el sistema;
- medios de comunicación adecuados y disponibles; y
- acuerdos, planes y documentos conexos encaminados a cumplir los objetivos y definir las relaciones de trabajo.

2.- OBJETIVOS

Sabiendo la importancia de Cooperación en proveer un Servicio SAR rápido y efectivo, los Estados desean lo siguiente:

- a)** Proveer un Plan SAR Aeronáutico y Marítimo Regional, para satisfacer las necesidades Regionales y los compromisos Internacionales.
- b)** Ayudar a salvar vidas, de acuerdo a los compromisos contraídos con la Organización de Aviación Civil Internacional (**OACI**), de la cual somos signatarios.
- c)** Proveer un Plan completo para la Coordinación Regional de las Operaciones SAR, el uso efectivo de los recursos disponibles, asistencia mutua, y esforzarnos para mejorar dichas cooperación y servicios.
- d)** Integrar los recursos disponibles, con la finalidad de que puedan ser usados para las operaciones del SAR Aeronáutico y Marítimo hacia una cooperación en cadena, para mayor protección de vidas y propiedades y para asegurar mayor eficiencia y economía.

Este Plan Pretende Además:

- a)** Ayudar a los Estados en sus obligaciones humanitarias, Nacionales e Internacionales, de acuerdo a los compromisos pactados.
- b)** Proveer una Guía Regional para el Desarrollo de las Operaciones SAR.
- c)** Describir el papel de los Estados participantes, teniendo como contexto principal el de salvar vidas.

- d)** Reconocer el mando de los Estados, respectivamente, para el tipo de las Operaciones que envuelve este Plan, y describir las responsabilidades SAR en la Región.
- e)** Tratar de salvar propiedades, pero en un plano secundario y tener como plano principal “salvar vidas”.
- f)** Justificar todo tipo de Operaciones SAR, incluyendo la provisión de asistencia inicial (alimentos, ropas, medicinas, etc), para los sobrevivientes y llevarlo a un lugar seguro; y
- g)** Tener como concepto primario, la Coordinación completa para el desarrollo continuo, la Coordinación y perfeccionamiento de los Servicios SAR.

3 MARCO GENERAL

A.- CONCEPTO GENERAL

La Búsqueda y Salvamento Aeronáutica y Marítima, tal como se desprende del análisis de las necesidades Regionales sobre esta materia, deben realizarse de manera integrada. Se crea para ello el Comité Regional Para la Coordinación de las Operaciones SAR a través del cual los Estados actuarán en salvaguardar de la vida de las personas, ante accidentes Aéreos y Marítimos.

B.- ALCANCE

Dictar las directrices generales para la integración de esfuerzos y la Operación Coordinada de los Estados Involucrados, conformando un Comité Regional Para la Coordinación de las Operaciones SAR eficaz y compatible con los requerimientos Regionales y las obligaciones contraídas ante convenios y tratados Internacionales suscritos por los Estados Involucrados en este Plan.

C.- ESTADOS INVOLUCRADOS

- 1) Antillas Neerlandesas
- 2) Cuba
- 3) Estados Unidos
- 4) Reino Unido
- 5) Haití
- 6) Jamaica
- 7) República Dominicana

D.- RESPONSABILIDAD FUNCIONAL

Servicio de Búsqueda y Salvamento Marítimo Fluvial y Lacustre

Servicio con proyección Regional e Internacional que brindaran los Estados de la Región, con el fin de prestar auxilio a personas y embarcaciones que se encuentren en peligro ante contingencias tipo varaduras, incendio, colisión garet, vías de agua y ante la existencia de enfermos o heridos graves a bordo de naves y plataformas que operan en los Océanos, mares, ríos navegables y lagos de la Región; así como a las aeronaves accidentadas en Regional la superficie terrestre.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento cubre las siguientes áreas:

- El dominio Oceánico y Marítimo
- Los ríos navegables de los Estados.
- Los Lagos
- Jurisdicciones de otros Estados a requerimiento de estos
- Otras áreas que se pudieran establecerse bajo acuerdos Regionales.

Servicio de Búsqueda y Salvamento

Servicio con proyección Regional e Internacional que brindaran los Estados con el fin de buscar, ubicar y proporcionar ayuda a los ocupantes de aeronaves que se encuentren en peligro o perdidas; ayudar y cooperar con las operaciones de Búsqueda y Salvamento.

Su cobertura abarca las siguientes áreas:

- Todo territorio Regional
- Jurisdicción de otros Estados, según los acuerdos regionales
- Las aerovías en el mar (espacios aéreos controlados y no controlados)
- El espacio aéreo responsabilidad de los Estados de la Región de conformidad con los acuerdos internacionales de los que son parte.

4.- PLAN DE ACCION DEL COMITE

A.- CONFORMACION

Siendo de necesidad la coordinación entre los organismos que tienen a su cargo los Servicios de Búsqueda y Salvamento, se decide conformar el Comité Regional para la Coordinación de las Operaciones SAR a los Servicios Marítimos, fluvial y lacustre aeronáutico.

B.- COMPONENTES

Organización

El Comité Regional para la Coordinación de las Operaciones SAR, estará organizado por los diferentes Servicios de Búsqueda y Salvamento, los mismos que operan desde sus respectivos Centros y/o Sub-Centros Coordinadores.

El Comité estará integrado por todos los Jefes y Sub-jefes SAR de los Estados involucrados. El Comité tendrá un Presidente, Vice-presidente, Secretario, Relacionador Publico, etc, los cuales serán elegidos de manera consensuada anualmente por los demás miembros del Comité.

El Comité deberá reunirse semestralmente, en cualquiera de los Estados previamente acordado, con la finalidad de hacer un balance de las actividades y proponer mejoras al sistema SAR regional.

Recursos

Los recursos que componen el Comité son: el personal, vehículo, aeronaves, embarcaciones, naves y equipamiento empleado para las bases de la Búsqueda y Salvamento.

Los Estados considerarán un presupuesto anual para la implementación y modernización de los equipos y actualización del personal en operaciones de Búsqueda y Salvamento, el cual será distribuido equitativamente entre los organismos involucrados, así como para considerar los gastos que ocasionen los servicios conjuntos.

Comunicaciones

El Sistema por el cual se posibilita la detección, alerta, el control, soporte y la coordinación en una operación de Búsqueda y Salvamento.

Atención Médica

Atención prestada en la escena del siniestro y el cuidado proporcionado en el trayecto a los centros de salud correspondientes.

Documentación

Consiste en la recolección y análisis de la información previa y posterior a la operación de Búsqueda y Salvamento realizada por el respectivo Centro Coordinador responsable de la operación, con la finalidad de llevar un registro cronológico del desarrollo de todas las fases realizadas en el sistema.

C.- FASES DE LAS OPERACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO

Las fases que se pueden reconocer en una operación de Búsqueda y Salvamento son las siguientes (aunque no necesariamente se presenten todas):

NAVES

FASE DE INCERTIDUMBRE

La Fase de Incertidumbre se declara cuando existen dudas en cuanto a la seguridad de personas, naves, vehículos y/o aeronaves, y cuando:

- a) Se ha notificado que, pasado su hora de llegada no han arribado a su punto de destino; o
- b) Han dejado de transmitir la notificación que de ellos se esperaba en relación con su situación a su seguridad.

FASE DE ALERTA

La fase de Alerta se declara cuando se teme por la seguridad de naves, cuando:

- a)** Tras una Fase de incertidumbre, han fallado los intentos de establecer contacto con las naves no han dado resultado las indagaciones llevadas a cabo cerca de otras fuentes apropiadas.
- b)** Se han recibido información en el sentido de que la capacidad operacional de la nave se ve disminuida, pero no hasta el punto de que esto haga probable una situación de peligro.

FASE DE PELIGRO

La Fase de Peligro se declara:

- a)** Se recibe información de que una nave o una persona de las que se hallan a bordo, están en peligro grave e inminente y necesitan auxilio inmediato.
- b)** Tras una Fase de Alerta, nuevos intentos infructuosos de establecer contacto con la nave e indagaciones más difundidas e igualmente infructuosas, señalan la probabilidad de que esté en peligro.
- c)** Se recibe información que indica que la capacidad operacional de la nave ha disminuido hasta el punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.

AERONAVES***FASE DE INCERTIDUMBRE (INCERFA)***

- a) Cuando no se ha recibido comunicación de la aeronave dentro de los 30 minutos siguientes a la hora en que debiera haberse recibido de ella un mensaje de posición.
- b) Cuando la aeronave no llegue a los 30 minutos siguientes de la hora estimada de arribo anunciada por ella.

FASE DE ALERTA (ALERFA)

- a) Cuando después de la Fase de Incertidumbre no se puedan conseguir noticias de la aeronave, por medio de las comunicaciones.
- b) Cuando una aeronave ha sido autorizada para aterrizar y no lo haga dentro de los cinco (05) minutos siguientes a la hora prevista de aterrizaje y además no se ha podido restablecer la comunicación con la aeronave.
- c) Cuando se reciban informes que indiquen que las coordinaciones de funcionamiento de la aeronave no son normales, pero no hasta el extremo que sea posible un aterrizaje forzoso, a menos que existan indicios desfavorables en cuanto a la seguridad de la aeronave y sus ocupantes.

FASE DE PELIGRO (DETRESFA)

- a) Cuando transcurrida la fase de Alerta y después de efectuada las llamadas de verificación, no se tengan noticias de la aeronave, suponiéndose que se encuentra en situación de peligro.
- b) Cuando se considere que se agotó el combustible que la aeronave lleva a bordo o que no es suficiente para llegar a un lugar seguro.
- c) Cuando se reciban informes que indiquen que el funcionamiento de una aeronave es anormal, hasta el extremo de que sea probable un aterrizaje forzoso.
- d) Cuando se reciban informes indicando que la aeronave está a punto de hacer un aterrizaje forzoso o que lo hizo.

D.- AMBITO DE OPERACIONES SAR

La Búsqueda y Salvamento marítimo, fluvial y lacustre, aeronáutico tendrá los siguientes niveles por el ámbito en que ejecutan las operaciones SAR.

Nivel Internacional

Operaciones de Búsqueda y Salvamento en aguas y/o espacio aéreo internacional u otras operaciones de apoyo del sistema SAR a otros Estados que lo solicitan.

Nivel Regional

Operaciones de Búsqueda y Salvamento en aguas y/o espacio aéreo Regional u otras Operaciones en apoyo al Sistema SAR de los Estados Involucrados.

E.- MEDIDAS DE INTEGRACION***Gestión y Control***

- a) Cada Estado mantendrá sus Planes y estructuras SAR actual de gestión y control, debiendo coordinar estrechamente entre si para el mejor empleo de medios y recursos disponibles.
- b) Cada Estado mantendrá la responsabilidad en sus respectivas Regiones de Búsqueda y Salvamento (RCC)

c) Las Bases Militares (Terrestres, Navales, Aéreas) y todos los Aeropuertos Internacionales de los Estados, podrán fungir como puntos de reabastecimiento de combustible de las Brigadas de Salvamento de otros Estados según los acuerdos de colaboración de las Operaciones SAR.

d) Una copia de este Plan deberá ser proporcionada cada uno de los Estados Involucrados y de Apoyo en las Operaciones SAR, y estos a su vez a cada uno de los Organismos Nacionales SAR, así como también a las diferentes Compañías Explotadoras de Aeronaves y Navieras que operan en sus respectivos espacios aéreos y aguas jurisdiccionales o bajo su dominio.

e) Los Estados acordaran medidas de apoyo mutuo para el suministro del servicio de Búsqueda y Salvamento.

Jurisdicción

Los organismos de Servicios Marítimos y Aeronáuticos podrán firmar acuerdos para la realización de operaciones conjuntas.

Medios

Los Estados involucrados coordinarán todos los medios necesarios para actuar eficazmente, en las operaciones de Búsqueda y Salvamento, por el hecho que el auxilio debe brindarse lo más pronto posible para salvaguardar la vida de los accidentados.

Procedimientos

Los Servicios Marítimos, y Aeronáuticos operarán en base a los procedimientos de emergencia, fases de operación, formatos, reportes, fraseología y señales de socorro dispuestos para tal fin por la **OMI**, la **OACI**, la **UIT**.

Entrenamiento

Se programará anualmente un ejercicio de entrenamiento de Búsqueda y Salvamento conjunto Marítimo, y Aeronáutico en el ámbito Regional. Dicho ejercicio será propuesto y organizado por los responsables de cada Servicio en forma rotativa y se incluirá la movilización de elementos de apoyo público y privados de acuerdo a los recursos disponibles, asumiendo cada uno de los Estados los gastos que erogan dichos entrenamientos. El Estado en el cual se llevaran a cabo estos ejercicios, se seleccionara en orden alfabético.

F.- ESTADOS DE APOYO

- Venezuela
- Colombia

PLANEAMIENTO

Los planes de los Servicios de Búsqueda y Salvamento tomarán en consideración, que dichas operaciones se sustenten en el mantenimiento de eficientes sistemas de control de tráfico marítimo, fluvial y lacustre de control de tráfico aéreo.

Los Estados, actualizarán y emitirán sus Planes de Búsqueda y Salvamento, incluyendo los siguientes aspectos:

- a) La preparación de planes en el ámbito Nacional, en donde se coordine la integración y apoyo que deben existir entre los servicios.
- b) La preparación de listas de recursos y medios alternos de propiedades públicas y/o privadas para ser empleados en apoyo a las operaciones Regionales y/o Nacionales de Búsqueda y Salvamento.
- c) La firma de convenios con entidades públicas y/o privadas Nacionales, cuando sea necesario, para materializar el apoyo con los medios y recursos alternos previstos.
- d) La preparación de planes de movilización Nacional y Regional para hacer efectivo el empleo de los recursos y medios alternos previstos.
- e) La consolidación de la información esencial para la ejecución de operaciones de Búsqueda y Salvamento, incluyendo:
 - 1.- Avisos aeronáuticos (NOTAM)
 - 2.- Avisos a los Navegantes (AVILONA)
 - 3.- Reportes meteorológicos
 - 4.- Reporte Oceanográficos
 - 5.- Otros.
- f) La debida difusión entre todos los Estados efectuados con el fin de facilitar la coordinación y el apoyo necesario.

AUTORIZACIÓN PARA INGRESAR A LOS ESTADOS INVOLUCRADOS.

Cuando los equipos SAR tengan la necesidad de pasar de un Estado otro para responder a una emergencia, el RCC responsable coordinará las medidas adecuadas con el responsable del Estado donde se presenta la emergencia. Los procedimientos se ajustaran a los acuerdos suscritos describiendo la emergencia y todos los detalles disponibles.

Ya que casi todos los Estados del mundo son miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI) han establecido acuerdos que autorizan a aeronaves y buques de emergencia penetrar la integridad territorial de un Estado con motivo de realizar operaciones SAR, el Estado anfitrión debería otorgar lo siguiente:

- a. Autorización para sobrevolar y aterrizar las aeronaves correspondientes durante toda la operación SAR.
- b. Exención de cualquier documentación comercial
- c. Exención de pago de derechos de aduana
- d. Exención de requisitos de visas
- e. Libre acceso a la zona del desastre
- f. Autorización para trasladar y utilizar equipos de comunicación

g. Reconocimiento de certificados**h. Convenios que aseguren una protección adecuada para el personal equipos SAR.**

Cuando existan acuerdos de cooperación SAR, el RCC responsable debe coordinar con el país anfitrión cualquier asistencia mutua en materia SAR además de facilitar el ingreso y egreso de aeronaves y buques marítimos.

Los acuerdos deberían contener lo siguiente :

1. Establecer magnitud de accidentes, de modo que, facilite tomar las medidas necesarias para evitar solicitar una asistencia SAR inadecuada, lo que podría causar inconvenientes en las operaciones SAR.
2. Respetar la Constitución y las Leyes Vigentes de los demás Estados. Este plan no deberá afectar la soberanía de los Estados.
3. El Estado anfitrión deberá nombrar un coordinador para dirigir las operaciones SAR, a menos que se acuerde previamente lo contrario.
4. Los Estados de la Región con capacidad de recibir información del Sistema Internacional de Alerta Satelital COSPAS-SARSAT y del Sistema AMVER, suministrarán de manera incondicional esta información a los demás estados de la Región.
5. Los Convenios o acuerdos firmados por los Estados de la Región con otros Estados, previo a este Plan, se mantendrán vigentes.
6. Los Estados contemplarán en sus respectivos planes SAR nacionales, un lugar de acopio o recibimiento de las brigadas SAR de otros estados.
7. El plan debería contemplar operaciones SAR a nivel Regional en el ámbito aeronáutico y marítimo, y de ser posible, contemplar otras actividades SAR, como por ejemplo catástrofes ocasionadas por fenómenos naturales (huracán, terremoto, maremoto, otros, etc.)

7- FINANCIAMIENTO

Los Estados como responsable, de las Operaciones SAR, y deberán facilitar realizar acuerdos con las empresas navieras y pesqueras, de aviación comercial y de transporte, transporte terrestre, armadores y propiedades de naves, aeronaves y vehículos en general aeroclubes y clubes náuticos deportivos Nacionales que reciben algún servicio de Búsqueda y Salvamento en beneficio de sus tripulaciones, pasajeros y/o propiedades, para que asuman de acuerdo al caso, los costos de operaciones y de los medios extraordinarios empleados para tal fin (aeronaves, remolcadores, naves, vehículos, etc.)

De tratarse de naves, aeronaves o vehículos de propiedad particular y/o Estatal extranjera se observarán y respetarán las cláusulas y/o artículos de los convenios y tratados internacionales suscritos independientemente por cada Estado responsable de los servicios.

8- ASPECTOS INTERNACIONALES

El Comité Regional para la Coordinación de las Operaciones SAR podrá someter a consideración de la Oficina Regional NACC de la OACI, las acciones adoptadas para formular propuestas o gestiones que se estimen necesarias; asimismo, para proponer gestiones orientadas a establecer vínculos de colaboración, apoyo mutuo e intercambio de información con los Estados vecinos que estén destinadas a garantizar la seguridad de la vida humana.

El Comité podrá formular a la NACC sugerencias en aspectos internacionales cuyo tratamiento se considere que sea necesario para mejorar sus servicios.

9- TERMINOS Y DEFINICIONES

Se apegarán a los Manuales de la Organización de Aviación Civil Internacional (**OACI**), Manual de Búsqueda y Salvamento (**DOC.7333-AN/1859**) Anexo 12. Búsqueda y Salvamento, Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (**IAMSAR**) (**DOC.9731-AN/958**) preparado mediante la colaboración de la OACI y la Organización Marítima Internacional (**OMI**), y otros documentos de la **OACI**.

10- ENTRADA EN VIGENCIA, ENMIENDA, O TERMINACION DE ESTE PLAN SAR AERONAUTICO Y MARITIMO

Este Plan SAR Aeronáutico y Marítimo para la Coordinación Regional de las Operaciones SAR entrara en vigencia cuando sea aprobado por los Directores Generales de las Autoridades de Aviación Civil de los Estados involucrados. Las Enmiendas a este Plan SAR podrán ser canalizadas por los Estados a través del Comité Regional SAR.

La terminación o reemplazo de este Plan SAR por otro Plan SAR, solo podrá ser llevado a cabo por las vías anteriormente mencionadas.

REFERENCIAS

- **Convenio de Chicago de la OACI**
- **Anexo 12 (Búsqueda y Salvamento)**
- **Anexo 11 (Servicios de Transito Aéreo)**
- **Informe de la Undécima Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución CAR/SAM GREPECAS/11 (Manaus, Brasil, 3 al 7 de Diciembre de 2002)**
- **Informe de la Primera Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (Gran Caimán, Isla Caimanes, 8-11 de Octubre de 2002)**
- **Informe de la Séptima Reunión de Directores de Aviación Civil del Caribe Central (San Juan, Puerto Rico, 28 de Junio al 01 de Julio de 2004)**
- **Doc. 9731-AN/958, Manual IAMSAR**

- - - - -

APÉNDICE B

PROPUESTA DE COMITÉ COORDINADOR SAR PARA LOS ESTADOS/TERRITORIOS/TERRITORIOS DEL ÁREA DEL CARIBE CENTRAL (C/CAR)

1. **ANTECEDENTES:** Los Manuales SAR de la **OACI**, recomiendan a los Estados Signatarios del Convenio de Chicago, la creación de un Comité Coordinador SAR. Nuestra propuesta de Plan SAR Aeronáutico y Marítimo regional prevé la creación de un Comité Coordinador SAR.
2. **OBJETIVOS:** La creación del Comité Coordinador SAR para los Estados/Territorios del área C/CAR tiene como fin:
 - a) Proporcionar un foro subregional para coordinar las cuestiones administrativas y operacionales relacionadas con SAR Aeronáutico;
 - b) Establecer contacto con otras organizaciones Regionales e Internacionales dedicadas a prestar servicios SAR;
 - c) Supervisar el Plan SAR Aeronáutico y Marítimo para la coordinación de las Operaciones SAR del C/CAR;
 - d) Promover la utilización eficaz de los medios SAR existentes;
 - e) Servir como foro de cooperación para el intercambio de información y elaborar posturas y políticas de interés mutuo para un Sistema SAR Regional;
 - f) Promover una estrecha colaboración y coordinación entre las autoridades civiles, militares y otras organizaciones Regionales, a fin de prestar con eficacia el Servicio SAR Aeronáutico;
 - g) Mejorar la cooperación entre las comunidades SAR Aeronáuticas: Marítimas y Terrestres para prestar con eficacia el Servicio SAR Aeronáutico en el área C/CAR;
 - h) Determinar otros modos de mejorar la eficacia y eficiencia generales de los Servicios SAR Aeronáuticos en el área C/CAR, y normalizar los procedimientos y el equipo SAR siempre que sea posible;
 - I) Promover la Firma de Acuerdos, o Convenios SAR entre los Estados/Territorios del C/CAR;
 - j) Canalizar a través del organismo correspondiente, la realización de simulacros SAR regionales por lo menos una vez al año, con el objetivo de corregir posibles errores, y proporcionar mejoras al sistema SAR;
3. **MIEMBROS:** El Comité Coordinador SAR del C/CAR estará formado por los miembros Encargados del SAR Aeronáutico de los Estados/Territorios siguientes:
 - 1) Antillas Neerlandesas
 - 2) Cuba
 - 3) Estados/Territorios Unidos
 - 4) Haití
 - 5) Jamaica

- 6) Reino Unido
- 7) República Dominicana

- a) Los Miembros estarán encargados de mantener la coordinación apropiada con otras Organizaciones interesadas en proporcionar el Servicio SAR en el C/CAR.
- b) Los Sub- Encargados SAR Aeronáuticos de los Estados/Territorios serán Miembros Suplentes.

4. PROCEDIMIENTOS:

- a) Las reuniones generales del Comité, se celebrarán por lo menos una vez al año, en un lugar previamente establecido;
- b) Los miembros del Comité intercambiarán información vía correo electrónico;
- c) Se celebrarán reuniones extraordinarias del Comité durante reuniones de Directores de Aviación Civil, a propuesta de uno de los miembros del Comité;
- d) Durante las reuniones del Comité se podrán constituir grupos Ad hoc que llevarán a cabo labores específicas de análisis para presentar propuestas al Comité;
- e) El Presidente o cualquier Miembro podrá convocar una reunión especial del Comité cuando sea necesario;
- f) El Comité realizará las coordinaciones necesarias para sus reuniones a través de la Oficina NACC de la OACI;
- g) El Presidente y el Vice-presidente del Comité y demás cargos serán elegidos cada dos años en el orden alfabético de los Estados/Territorios;
- h) El Presidente del Comité actuara como moderador de las reuniones y los Servicios de Secretaría los proporcionará la Oficina NACC de la OACI.